La conteneurisation de la banane des Antilles françaises.

Commandant J. GARRIGUE*

LA CONTENEURISATION DE LA BANANE
DES ANTILLES FRANÇAISES
Commandant J. GARRIGUE

Fruits, Juin 1982, vol. 37, n° 6, p. 381-394

RESUME - Le transport des bananes des Antilles françaises en conteneurs résulte de la nécessité pour la CGM d'assurer les trafics avec la France dans les deux sens, avec un matériel adapté à toutes les marchandises. Les études (1972-1974) ont abouti au choix technique de conteneurs, réfrigérés par l'installation centrale du navire porte-conteneurs spécialisé.
Les deux cyclones David et Allen retardèrent la mise en route du nouveau mode de transport pour lequel des installations portuaires convenables durent être établies et diverses réticences surmontées. Les premiers chargements eurent lieu en juin et septembre 1980 respectivement en Martinique et Guadeloupe. Les résultats ont été jugés satisfaisants.
Détails sur les opérations de transport et les avantages de la conteneurisation.

Créée le 24 février 1855, la première Compagnie générale maritime assurait, dès la fin 1856, des départs mensuels de France vers les Antilles avec quatre navires «à feu et à hélice» mais, en dehors des services postaux et des transports de sucre et de rhum, le trafic était assez réduit. Vers le début du siècle, la culture de la banane commença à prendre une certaine importance et plusieurs planteurs de Martinique et de Guadeloupe demandèrent à la compagnie des espaces à bord de ses navires pour évacuer leurs fruits vers le marché français, qui avait découvert la banane des Canaries vers 1890. Plusieurs petites expéditions de bananes s'effectuèrent dès 1907 dans les calettes réfrigérées des courriers de l'époque, mais les résultats peu satisfaisants de ces transports conduisirent la compagnie, d'abord à affréter des cargos à ventilation réfrigérée, puis à constituer sa propre flotte bananière. C'est ainsi que cinq navires d'une capacité de 480 à 560 tonnes de fruits furent mis en ligne entre 1932 et 1934, auxquels vinrent s'ajouter en 1935 et 1936 trois navires de 680 à 775 tonnes de fruits et, par la suite, des navires d'une capacité de 1.000 tonnes de fruits.

C'est cette flotte spécialisée qui a permis aux Antilles françaises de développer leurs plantations bananières en assurant le transport de la totalité de leur production vers le marché français, mais qui a également permis à la France de s'affranchir de toute importation étrangère et de ce fait, d'éviter d'importantes sorties de devises. Sa création fut d'ailleurs encouragée par le gouvernement qui, par un décret du 30 juin 1935 - toujours en vigueur - fit obligation aux bananes originaires des colonies françaises et exportées sur la France de charger sous pavillon national.

En 1969, avec treize navires bananiers, elle occupait le troisième rang en Europe et transportait environ 400.000 tonnes de bananes par an. Fin 1974, elle était constituée de quatorze navires d'une capacité de 33.000 tonnes de bananes. Certes, tous ces navires n'étaient pas en service continu

* Compagnie générale maritime - Tour Winterthur - 92800 Puteaux
article publié avec l'aimable autorisation de la revue :
Journal de la Marine Marchande et de la Navigation aérienne

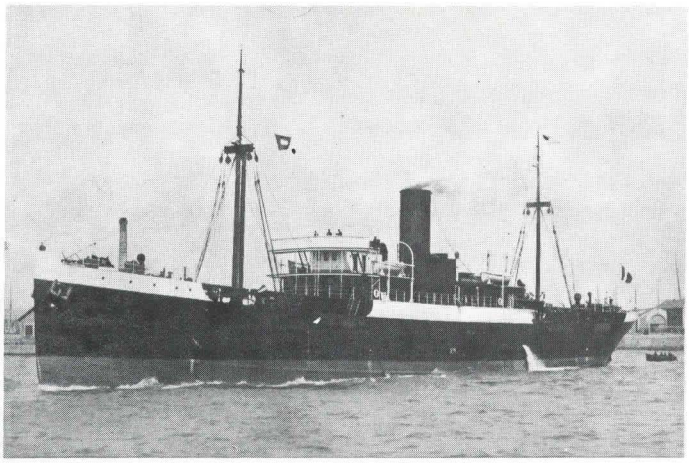


Photo 1 - Le «Basse Terre», un des premiers navires bananiers de la Compagnie générale transatlantique, construit en 1909, vendu à la démolition en 1934. Il avait une longueur de 95,77 m, une largeur de 13,40 m, une jauge de 3.108 tjb, une vitesse de 12 noeuds et une capacité de 480 tonnes de bananes emballées.

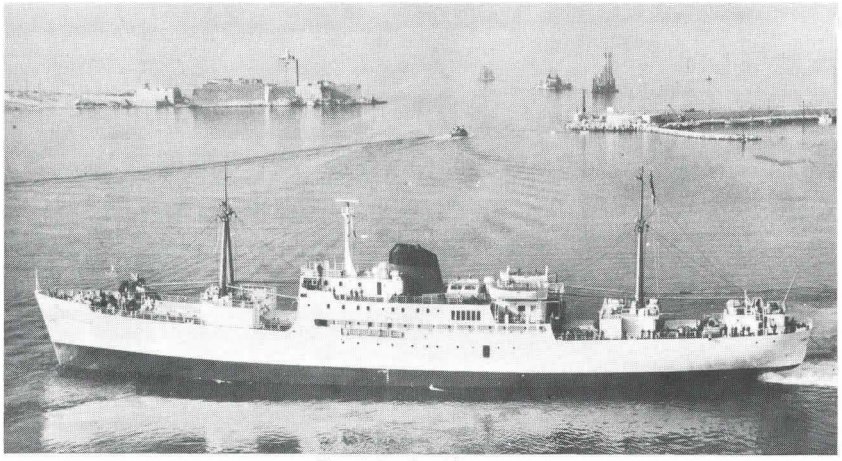


Photo 2 - Le «Fort Crèvecoeur».

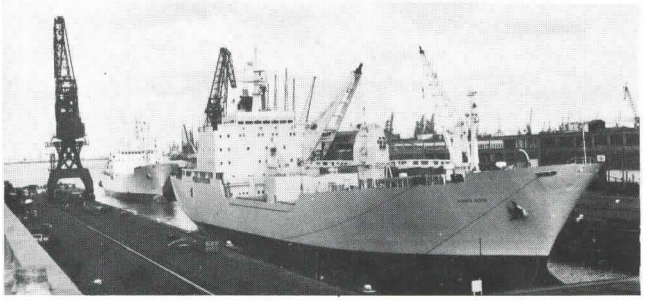


Photo 3 - Le «Pointe Marin» en forme 7 au Havre.

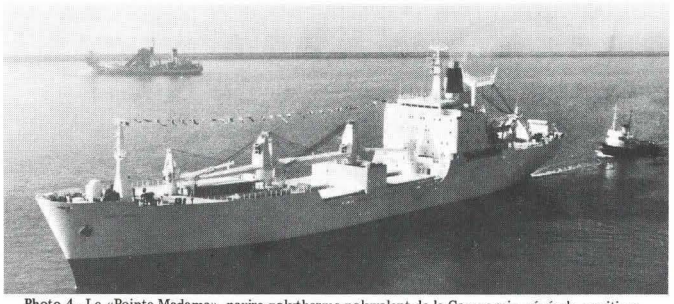


Photo 4 - Le «Pointe Madame», navire polytherme-polyvalent de la Compagnie générale maritime, construit en 1974. Il a une longueur de 155,35 m, une largeur de 21 m, une jauge de 6.561 tjb, une vitesse de 19,5 noeuds et une capacité de 3.940 tonnes de bananes emballées ou de 150 conteneurs équivalents-20 pieds.

sur la ligne des Antilles françaises en raison des fluctuations du trafic bananier en cours d'année, mais il y a eu toujours au moins huit navires bananiers affectés en permanence à cette ligne. La présence de la Compagnie générale maritime sur la ligne des Antilles françaises et Guyane depuis 1855 peut se résumer dans ces quelques chiffres : cent quatre-vingt-un navires différents y furent affectés, dont vingt-cinq paquebots, cent-trois cargos et caboteurs et cinquante-deux bananiers.

TOUT PARAIT ALLER BIEN ...

Au début des années 70, les relations maritimes entre la métropole et les Antilles françaises se déroulaient dans des conditions normales. La concurrence était pratiquement inexistante et la flotte en service, tant méditerranéenne (Fabre/SGTM) qu'atlantique (CGM), de qualité. La CGM, en effet, a toujours recherché à adapter sa flotte aux nécessités du transport quand le besoin s'en faisait sentir, avec le double souci d'accroître son efficacité et d'améliorer la qualité de son service. Cela s'est traduit par la mise en ligne de navires de plus en plus grands, de plus en plus rapides, de plus en plus modernes et performants pour les deux sens du trafic.

Aux bananiers conventionnels ont succédé les navires polythermes aptes au transport dans les mêmes cales, dans le sens Antilles/métropole, de bananes à plus 12°C et, dans le sens métropole/Antilles, soit de réfrigérés, soit de congelés, soit de marchandises générales en vrac ou palettisées. Puis sont arrivés les navires polythermes-polyvalents, c'est-à-dire aptes comme les précédents au transport de marchandises frigorifiques à différentes températures, mais aussi de marchandises générales en vrac, palettisées en unités charges relativement lourdes et de conteneurs avec des manutentions verticales (lift-on - lift off) par les panneaux de cales et horizontales (roll on - roll off) par une vaste porte à l'arrière des navires.

... MAIS DES OMBRES APPARAISSENT A L'HORIZON !

Cependant, dans ce ciel relativement serein, une nouvelle technique de transport est apparue : la conteneurisation. Certains n'hésitent pas à la qualifier d'«inéluctable et irréversible». Elle a commencé sur l'Atlantique Nord pour atteindre les pays peu développés ou en voie de développement aussi bien que les pays à niveau économique élevé comme l'Amérique du Nord, le Japon, l'Australie et l'Europe. Elle s'est implantée dans les Caraïbes et y progresse grâce à de grands armements nord-américains comme Sea-Land et Sea-train. «Sous le manteau» circulaient des rumeurs plus ou moins fondées concernant des études menées par certains armements de taille internationale ou groupements d'armateurs pour la mise en oeuvre d'une conteneurisation à grande échelle concernant différentes parties du monde, mais également, les Caraïbes et le Centre-Amérique.

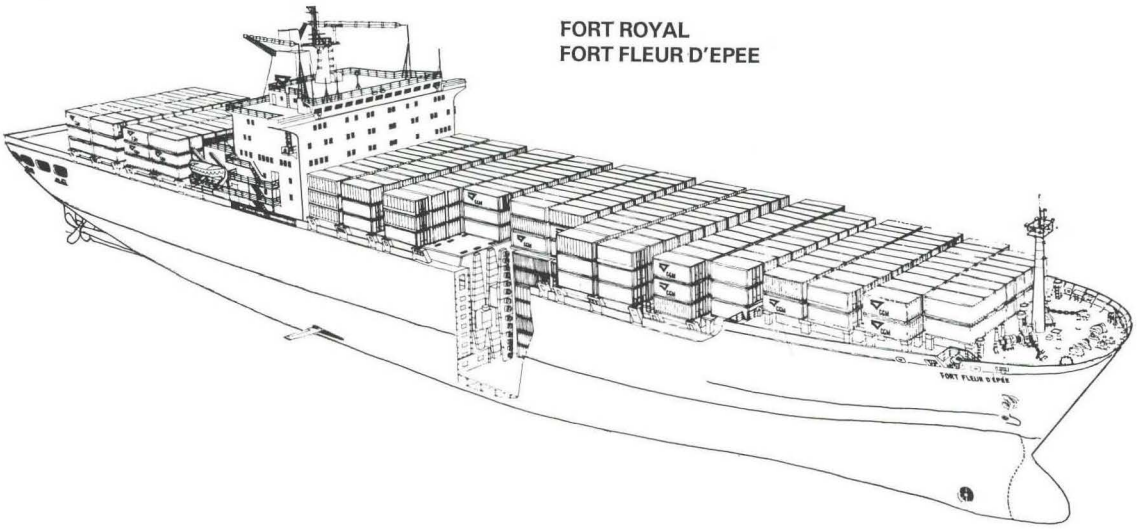
La CGM ainsi que les Antilles françaises ne pouvaient pas rester à l'écart de cette évolution technique à laquelle ils ne pourront pas échapper. La compagnie en était d'autant plus convaincue que sa clientèle antillaise importatrice semblait acquise à l'utilisation du conteneur et se faisait de plus en plus pressante pour que satisfaction lui fût donnée.

Après de timides essais portant sur des conteneurs de taille modeste, l'unité de 20 pieds apparaissait, en effet, sur la ligne des Antilles dès 1970, grâce à la mise en service d'un matériel naval et d'engins de manutention terrestre appropriés. Toutefois, ne disposant pas de fret conteneurisable vers la métropole, le retour à vide de ces conteneurs posait de sérieux problèmes, car les espaces en cale étaient occupés par la banane. En définitive, il apparaissait que, si le matériel alors en service suffisait à couvrir tant bien que mal la demande, il serait, à l'évidence, techniquement dépassé dans les années à venir. Il était donc indispensable, sinon vital, que l'armement français, les pouvoirs publics et les autorités portuaires concernées préparent cette évolution afin d'éviter que ce trafic national ne soit capté par des navires étrangers convenablement équipés. Mais voilà, que faire et comment ?

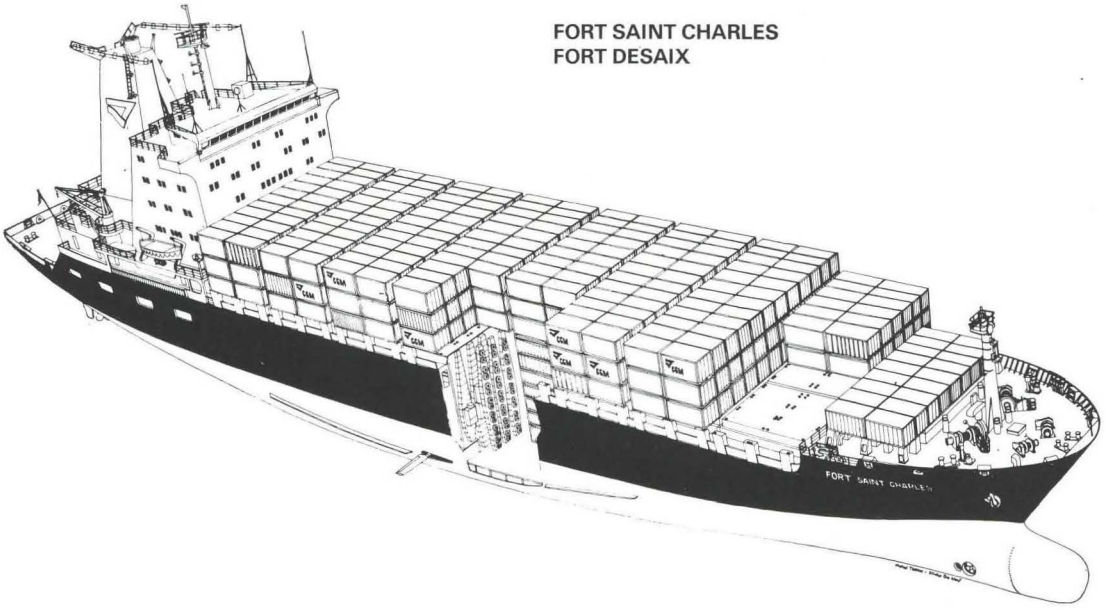
LA SOLUTION PORTE-CONTENEURS BANANES.

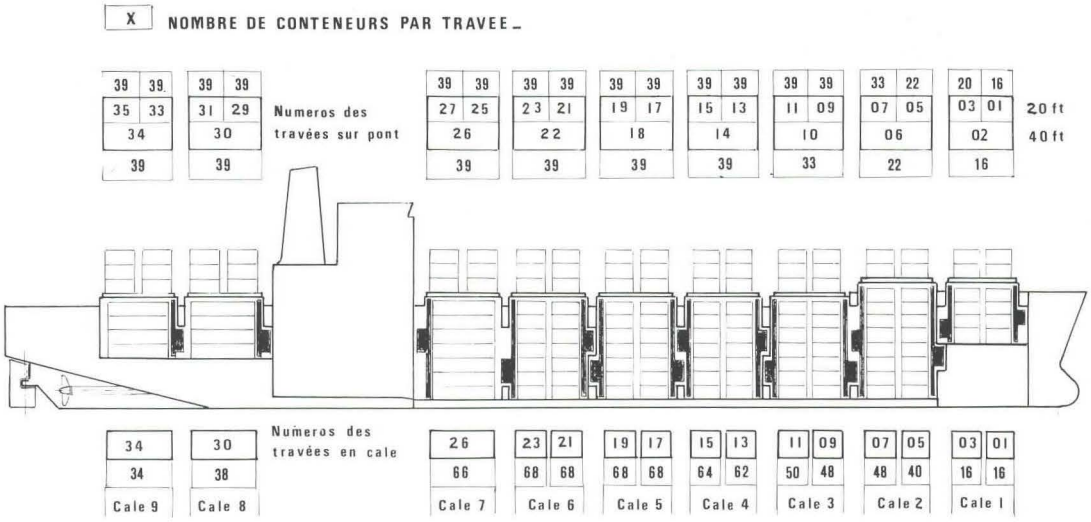
C'est dans une note du 19 octobre 1972 de M. Jacques RIBIERE, l'actuel vice-président-directeur général de la Compagnie générale maritime, que se trouve définie l'option de la CGM et les moyens à mettre en oeuvre pour sa réalisation. Voici l'essentiel de cette note : *«L'intérêt économique et les chances de succès de la révolution des transports maritimes qu'a entraînée l'utilisation des conteneurs de grandes dimensions dépendent de la conjonction de plusieurs facteurs au premier rang desquels figure un équilibre approximatif des échanges de produits «conteneurisables» entre les deux sens de trafic. Dans le cas du commerce maritime entre la métropole et les départements français des Antilles, les exportations de métropole sont dans une grande majorité susceptibles d'être mises en conteneurs. En revanche, dans l'état actuel des techniques, ces engins ne peuvent être utilisés au retour, puisque les principales denrées importées par la métropole (bananes et autres fruits tropicaux) doivent être transportés sous le régime du froid qui n'est actuellement produit dans des conditions économiques que par des navires spécialisés. Le développement de l'emploi du conteneur dans le sens de l'aller, bien qu'il corresponde dès maintenant à une demande de la clientèle, est peu susceptible de produire des effets économiques intéressants pour l'économie antillaise si une solution assurant l'emploi de ces engins au retour n'est pas imaginée. Il est donc extrêmement souhaitable d'étudier de façon approfondie à quelles conditions des conteneurs pourraient être utilisés à la fois pour les marchandises générales et pour les fruits tropicaux, ainsi que les conséquences économiques et sociales qu'un tel progrès technique pourrait entraîner.*

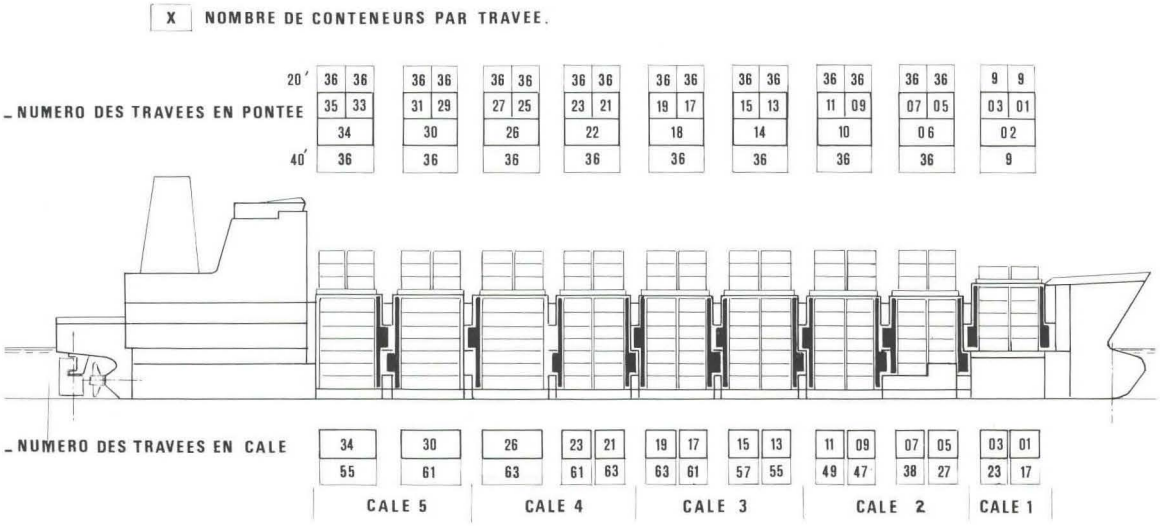
«L'enjeu est d'importance. En effet, une solution favorable du problème ainsi posé permettrait sans doute :



Caractéristiques principales	FORT ROYAL FORT FLEUR D'ÉPÉE	FORT ST CHARLES FORT DESAIX
Longueur hors tout	210,00 m	214,85 m
Longueur entre perpendiculaires de tracé	198,00 m	204,00 m
Largeur hors membres	32,20 m	31,00 m
Creux sur quille au pont supérieur	18,80 m	18,80 m
Tirant d'eau au franc-bord d'été	11,02 m	11,00 m
Port en lourd correspondant	30 998 t	28 782 t
Tirant d'eau d'exploitation	9,00 m	10,00 m
Port en lourd correspondant	20 508 t	23 668 t
Vitesse au tirant d'eau d'exploitation (carène propre, mer belle)	22,27 nœuds	21,00 nœuds
Puissance correspondante	30 600 CV	26 100 CV
Rayon d'action	9 500 milles	9 500 milles
Jauge internationale brute	32 184 tx	32 000 tx
Jauge internationale nette	16 238 tx	18 000 tx




X NOMBRE DE CONTENEURS PAR TRAVEE
Numeros des travées sur pont
20 ft
40 ft
Numeros des travées en cale
Cale 9
Cale 8
Cale 7
Cale 6
Cale 5
Cale 4
Cale 3
Cale 2
Cale 1


X NOMBRE DE CONTENEURS PAR TRAVEE.
20'
40'
NUMERO DES TRAVEES EN PONTEE
NUMERO DES TRAVEES EN CALE
CALE 5
CALE 4
CALE 3
CALE 2
CALE 1

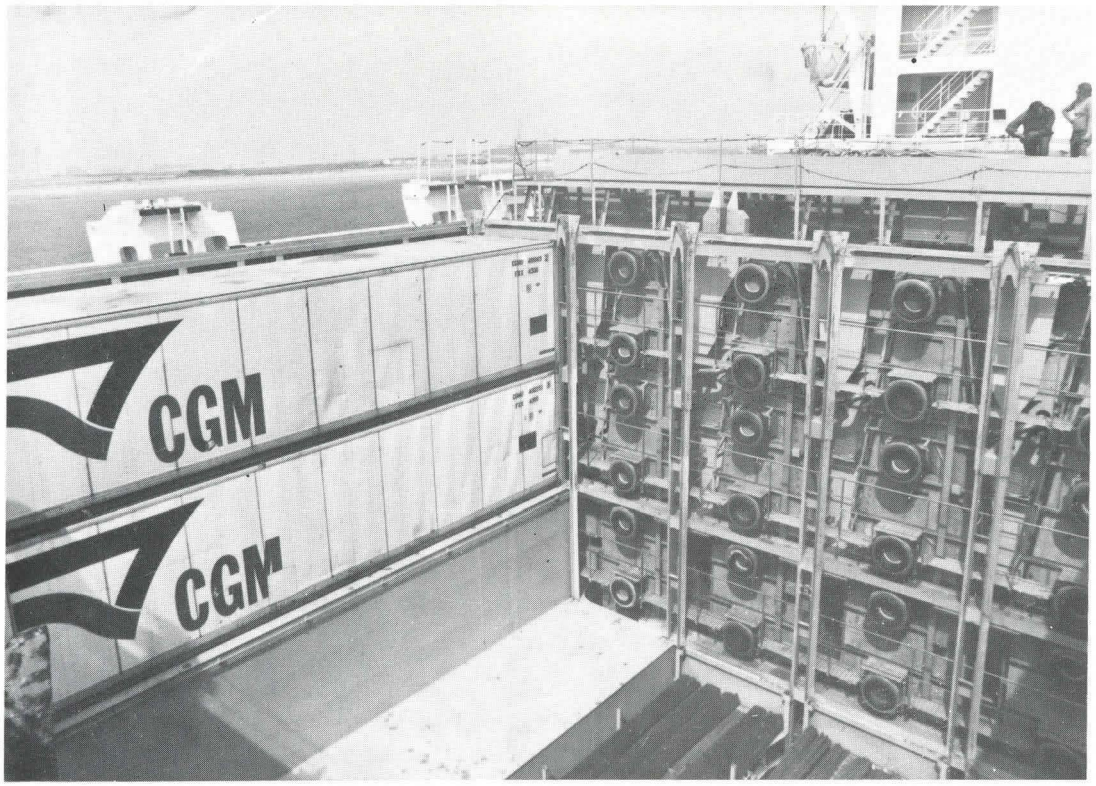


Photo 5 - Vue d'une partie de cale de porte-conteneurs réfrigéré polyvalent montrant les accouplements amovibles fixés aux conduits verticaux de ventilation. Deux conteneurs sont en place. (Photo Marine Photo, J.-L. Burnod).

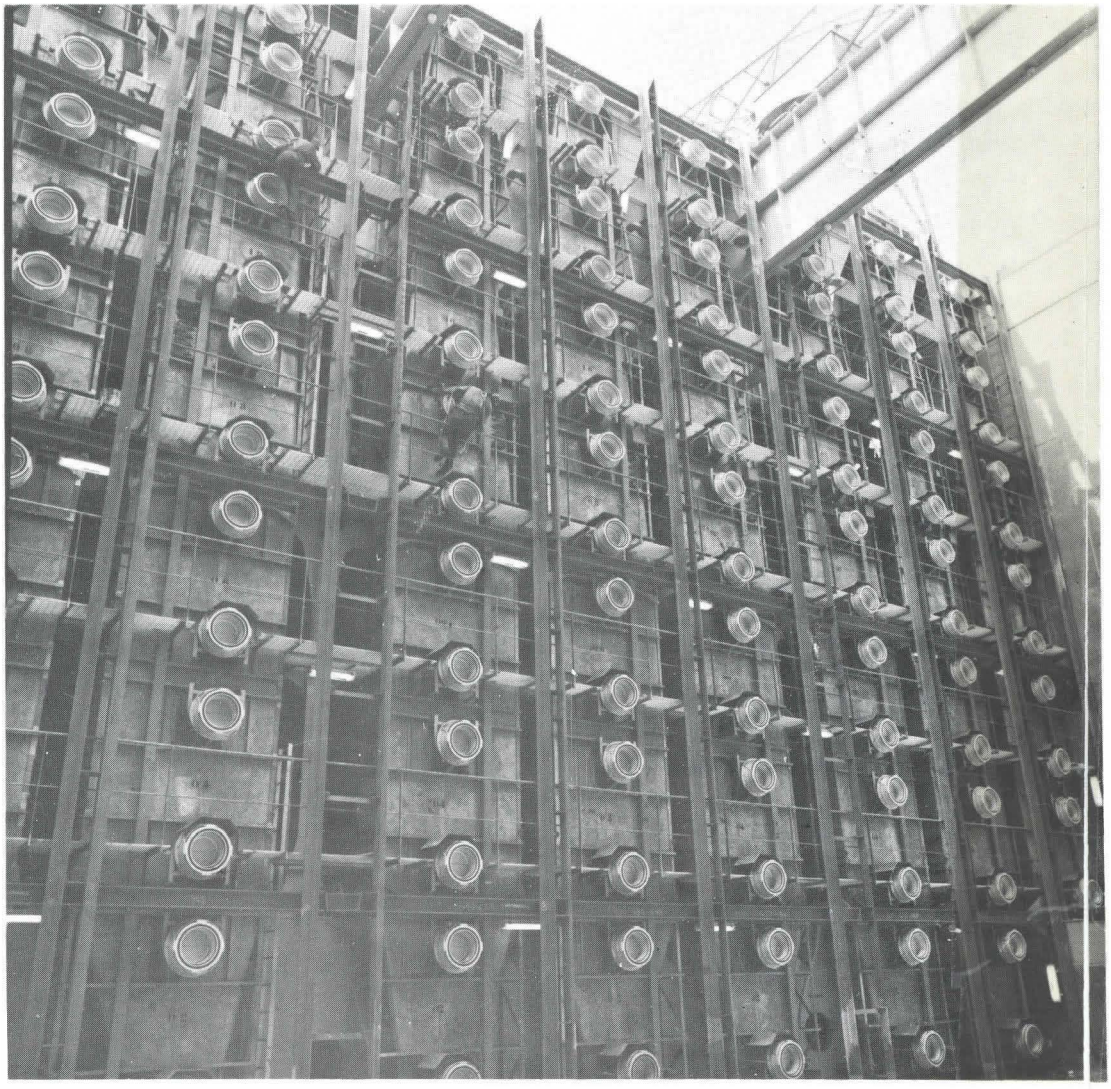


Photo 6 - Gaines du «Fort Saint Charles».

« - une stabilisation, ou, en tout cas, une moindre progression du coût global des transports de marchandises générales à destination des Antilles ;

« - également une stabilisation des coûts et de meilleures conditions physiques de transport pour les importations de bananes de la métropole».

La solution «conteneurisation des bananes» s'imposait d'autant plus dans l'esprit de M. RIBIERE :

- que l'équilibre des trafics en tonnages, bananes dans un sens et marchandises générales dans l'autre, existait effectivement ;

- qu'il devenait excessivement difficile de maîtriser les coûts de certaines prestations portuaires et de mettre un frein au ralentissement des cadences de travail, en particulier aux Antilles ;

- qu'il convenait de réduire la pénibilité et le travail à la chaîne jusqu'alors indispensables pour l'exécution de certaines opérations ;

- qu'il était impossible dans les conditions de travail présentes de limiter les avaries compte tenu des nombreuses manipulations des marchandises et, plus particulièrement, des fruits ;

- qu'il s'avérait d'ores et déjà indispensable de prévoir la mise en ligne de navires porte-conteneurs pour le transport des marchandises générales vers les Antilles pour faire face à l'augmentation de la demande de conteneurs et ramener les conteneurs vides vers la métropole.

LES ETUDES RELATIVES A LA CONTENEURISATION DE LA BANANE.

En avril 1972 déjà, la CGM avait informé les pouvoirs publics de son intention d'effectuer une étude des problèmes et des avantages découlant de la conteneurisation totale du trafic entre la France et les Antilles. La note de M. RIBIERE officialisait cette décision et il fut demandé à tous les intéressés de participer à ce vaste projet qui aurait permis de faire un véritable bilan de tous les effets directs et indirects de la généralisation de cette technique. Malheureusement, l'accord n'a pu se faire sur ces propositions et plusieurs organismes ont pris l'initiative de faire effectuer des études sur des aspects particuliers du problème sans la coordination souhaitable. Dans ces conditions, la CGM a effectué seule cette étude en la limitant, bien évidemment, aux aspects la concernant directement.

L'étude de la CGM a porté sur le transport de différents types de conteneurs (grillagés, autonomes ou «reefers» et, enfin, simplement isothermes mais reliés à une centrale de froid sur le navire). Elle fut complétée par des transports réels de bananes en conteneurs qui montrèrent que :

- pour des transports réfrigérés d'importance limitée (une centaine de conteneurs environ) avec parcours terrestre très long comparé au transport maritime, il y a avantage à utiliser le conteneur autonome tout en ne perdant pas de vue que tous les types de conteneurs frigorifiques ne sont pas aptes au transport des bananes dans des conditions optimales;

- pour des transports réfrigérés importants, surtout si le parcours maritime est très long comparé au transport terrestre, il y a avantage à utiliser des systèmes de bord centralisés à saumure ou décentralisés à détente directe, l'air froid étant fourni à des conteneurs simplement isothermes placés dans les cales de navires porte-conteneurs.

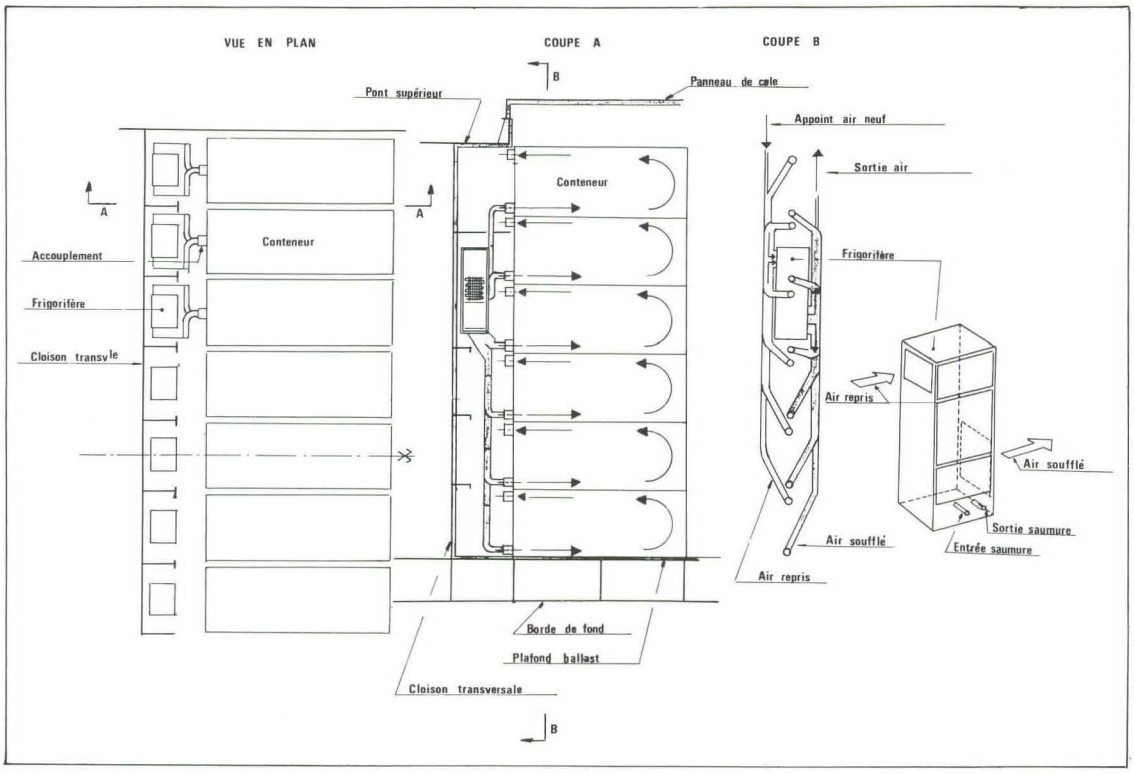
Au terme des deux années d'études et d'expérimentations, la CGM fut convaincue qu'il était techniquement possible de transporter des bananes en conteneurs dans d'excellentes conditions, donc de conteneuriser l'essentiel du trafic entre les départements antillais et la métropole, et ainsi de faire bénéficier l'économie antillaise des avantages considérables de cette technique de transport.

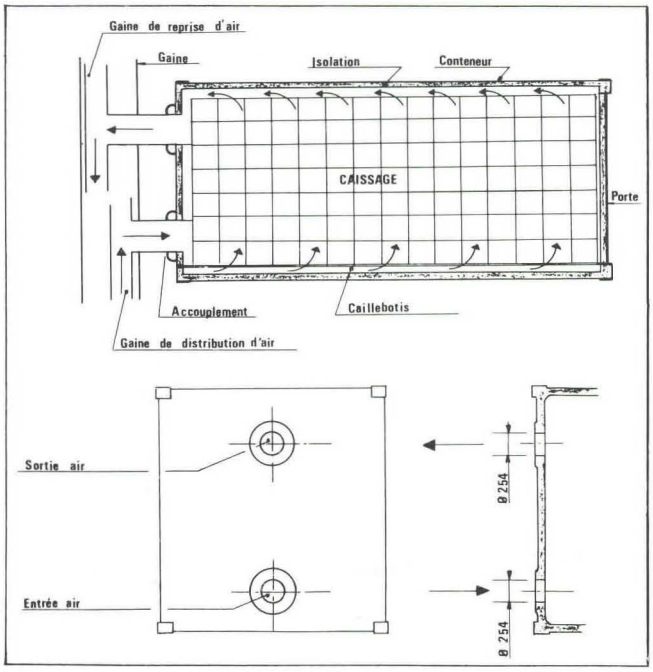
Un rapport a été présenté aux pouvoirs publics le 13 février 1974, puis aux différents organismes et personnalités intéressés.

LA SOLUTION TECHNIQUE RETENUE PAR LA CGM POUR LE TRANSPORT MARITIME DES BANANES ANTILLAISES.

La solution technique retenue par la CGM pour le transport maritime des bananes antillaises est très simple et a été souvent exposée. Il convient d'en rappeler l'essentiel. Le navire est un navire porte-conteneurs cellulaire de grande capacité dont les conteneurs en cales sont susceptibles d'être réfrigérés. La production de froid est centralisée, la «machine frigorifique» étant installée dans les compartiments du navire. La saumure circule dans des collecteurs qui ceinturent le navire et alimentent les batteries de frigorifères sur lesquels des ventilateurs soufflent l'air à refroidir. Il y a un frigorifère et un ventilateur par «tour de réfrigération» en cale, c'est-à-dire par pile de conteneurs. Ainsi chaque pile de conteneurs a son propre circuit d'air de réfrigération et se trouve donc indépendante de sa voisine. La régulation de la température de l'air soufflé est basée sur la valeur du débit de saumure devant traverser le frigorifère de la «tour». A cet effet, un «by-pass» est installé sur l'alimentation de chaque frigorifère et deux vannes jumelées (l'ouverture de l'une correspondant à la fermeture de l'autre) permettent de faire varier le débit dans le frigorifère. Ces deux vannes sont commandées par un régulateur sur la passerelle, qui reçoit l'indication d'un capteur de température de l'air soufflé, la compare à la «consigne» affichée et renvoie l'ordre aux vannes de saumure jumelées. La température de l'air est ainsi régulée en permanence et indépendamment dans chacune des «tours» donc des piles de conteneurs.

Les conteneurs sont isothermes avec une isolation renforcée et possèdent deux ouvertures circulaires sur le côté opposé à la porte, l'une pour le soufflage de l'air réfrigéré dans le conteneur (ouverture basse), l'autre pour la reprise





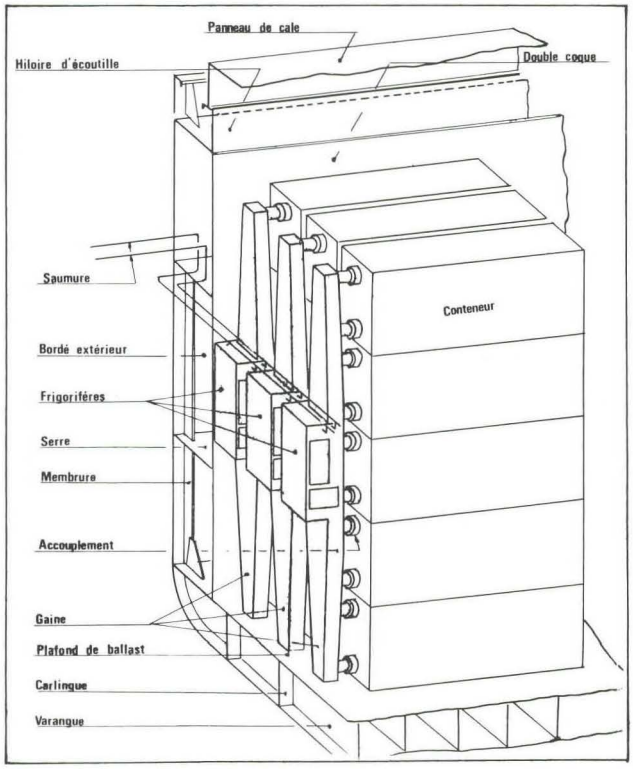


Schéma de distribution d'air dans la gaine et les conteneurs. Chaque pile de conteneurs a sa propre distribution d'air et son propre renouvellement et extraction d'air.

de l'air (ouverture haute). Leur conception a été étudiée pour permettre soit le transport des fruits et autres denrées périssables sous le régime du froid, soit le transport de marchandises générales. C'est ainsi qu'ils sont intégralement revêtus intérieurement d'acier inoxydable et que le plancher par lequel s'effectue le soufflage de l'air frais est en alliage de haute résistance et pourvu de barres d'arrimage pour les marchandises générales.

Le raccordement des circuits d'air de chaque «tour» avec les conteneurs de sa pile est réalisé au moyen d'accouplements pneumatiques d'une parfaite étanchéité. Si un conteneur d'une pile n'a pas besoin d'être réfrigéré, les deux raccordements correspondants ne sont pas mis en place et sont obturés par des volets dont la commande est associée à la commande des accouplements. Comme dans le système conventionnel, un dispositif monté sur chacune des «tours de réfrigération» permet le renouvellement en continu de l'air en circuit par de l'air extérieur afin d'éliminer les gaz favorisant les mûrissements.

L'AUTORISATION GOUVERNEMENTALE TARDE ... LA CGM ENTRE DANS CAROL.

Vers cette époque, certains armements étrangers, et non des moindres puisqu'il s'agit de Hapag-Lloyd, Harrison et KNSM, se sont groupés pour constituer le consortium Carol (Caribbean Overseas Lines) en vue de desservir la zone WITASS au départ de l'Europe du Nord avec des navires entièrement conteneurisés pouvant transporter des bananes et autres fruits en conteneurs. Il se trouva que ces armements étaient attirés par la même technique de transport réfrigéré que celle qui avait été choisie par la CGM et qu'ils procédèrent de leur côté et parallèlement à la CGM à des essais en grandeur nature de transport en conteneurs avec des bananes du Centre-Amérique.

Dès octobre 1973, des consultations commencèrent à s'établir à un niveau élevé entre le groupement et la CGM; elles débouchèrent sur des échanges d'informations d'ordre technique et finalement sur l'entrée de la CGM dans Carol en septembre 1974. Entre-temps, une réponse officielle était parvenue à la CGM. Face aux nombreuses conséquences du projet de conteneurisation de la banane antillaise sur le plan politique et social, le comité 8 du Fonds de développement économique et social décidait le 15 mai 1974 de renvoyer toute décision aux instances politiques.

LA CONCURRENCE DEVIENT SERIEUSE SUR LA LIGNE DES ANTILLES ... LA CGM OBTIENT L'AUTORISATION DE COMMANDER SES NAVIRES.

Persuadée que l'avenir économique de nos départements antillais était lié à la conteneurisation de la totalité de ses échanges avec la métropole, la CGM persista dans son projet et le défendit d'autant plus que des rumeurs de plus en plus précises faisaient état de l'arrivée prochaine sur cette ligne d'un armement français avec des navires porte-conteneurs. Or la CGM ne possédait aucun navire de ce type pour faire face à cette concurrence qui allait dans le sens que souhaitaient importateurs et exportateurs de marchandises générales. En octobre 1975, elle remit donc un deuxième rapport aux pouvoirs publics alors que la Compagnie de navigation mixte mettait en service sur la ligne des Antilles, dès le début de 1976, deux porte-conteneurs cellulaires de plus de 600 équivalents-20 pieds. Cette lutte «franco-française» ne pouvant que nuire à la compagnie nationale, la CGM se décida à commander au Japon deux porte-conteneurs cellulaires de 620 équivalents-20 pieds qu'elle mit en service sur la ligne des Antilles à la mi-1977.

Coïncidence curieuse, c'est en juin 1977 que la CGM reçut enfin du gouvernement l'autorisation de se lancer dans la conteneurisation de la banane des Antilles françaises et de commander quatre navires porte-conteneurs à des chantiers français, dont les deux premiers seraient livrables d'avril à octobre 1979. Ce délai parut en effet nécessaire pour la mise en place de l'ensemble des moyens propres à assurer la réussite de la conteneurisation totale du trafic entre la métropole et les départements antillais et à pallier les difficultés découlant de ce changement de système de transport.

OU EN SOMMES-NOUS EN CE DEBUT DE 1981 ?

Il convient tout d'abord de rappeler que les départements des Antilles ont été particulièrement éprouvés par des perturbations cycloniques au cours de ces deux dernières années. Ce sont d'abord le cyclone tropical David les 28 et 29 août 1979 avec des vents de 200 km/h, puis les précipitations du cyclone Frédéric quatre jours plus tard, qui ravagèrent totalement les bananeraies de Martinique et de Guadeloupe. En 1980, alors qu'un retour à la production normale et la mise en place progressive de la conteneurisation laissaient présager un avenir plus serein pour les planteurs de bananes et la CGM, c'est le cyclone Allen qui dévasta totalement les bananeraies de la Martinique et à 60 p. 100 les bananeraies de la Guadeloupe les 3 et 4 août. Si ces cataclysmes n'ont, heureusement, pas fait de victimes, ils ont eu des conséquences désastreuses pour l'économie bananière antillaise.

Les navires porte-conteneurs réfrigérés polyvalents de la CGM d'une capacité de 1.500 équivalents-20 pieds, dont 900 environ en cales susceptibles d'être réfrigérées selon la technique décrite précédemment, ont été mis en ligne sur les Antilles françaises lorsque les ports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France ont été en mesure de les recevoir et d'une manière progressive afin que toute l'organisation opérationnelle se mît en place sans à-coups et que les «opposants» à cette nouvelle technique de transport ne fussent pas placés en position de contrainte et pussent juger des avantages que pouvait leur apporter la conteneurisation de leur production.

C'est ainsi que les deux premiers navires livrés les 15 juin 1979 et 26 mars 1980 furent frétés avant d'être placés sur la ligne des Antilles en juin 1980. Les premiers embarquements

de bananes eurent lieu en juin 1980 pour la Martinique et en septembre 1980 pour la Guadeloupe, c'est-à-dire après que le cyclone Allen eut ravagé la totalité des plantations de Martinique.

Depuis la mise en service de ces deux navires jusqu'au 31 décembre 1980, l'enlèvement hebdomadaire des bananes se fit alternativement par navires conventionnels et par navires PCRP. Au cours de cette période, environ 34.000 tonnes de bananes furent transportées en conteneurs et à peu près autant sur navires conventionnels.

Depuis le 1er janvier 1981 jusqu'au moment où nous écrivons ces lignes, au début d'avril 1981, toutes les bananes et les aubergines de la Martinique et de la Guadeloupe à destination de la métropole ont été transportées en conteneurs sur les navires PCRP de la CGM. Avec la reprise de la production, ces exportations atteignaient à la fin de mars 4.500 tonnes par semaine et devaient atteindre, sauf incident, 9.000 tonnes et peut-être plus, par semaine dès le début de mai.

LE SUCCES DE LA CONTENEURISATION SUR LES ANTILLES FRANÇAISES EST INDENIABLE.

S'il est un projet qui a rencontré un barrage organisé et solide, c'est bien le projet de la CGM pour la conteneurisation de la banane des Antilles. Des opposants il y en a eu, et il y en a encore partout, dans tous les milieux, à tous les niveaux et même au sein de la CGM, avec des motivations n'ayant parfois qu'un lointain rapport, sinon rien à voir, avec l'économie bananière et l'avenir des relations commerciales entre la France métropolitaine et ses départements d'outre-mer.

Les producteurs guadeloupéens ont même effectué plusieurs expéditions de bananes sur palettes au début de 1980, mais les résultats n'ont pas été très encourageants et aussi intéressants qu'ils l'avaient pensé. Ils ont depuis abandonné la palettisation comme le système conventionnel pour se tourner vers la conteneurisation qu'ils repoussaient de toutes leurs forces.

A l'heure actuelle, on peut affirmer qu'à quelques exceptions près l'unanimité s'est faite sur l'avantage de la conteneurisation pour l'économie bananière dans son ensemble. Les producteurs ont amélioré leurs revenus, les transporteurs terrestres tant aux Antilles qu'en métropole se sont équipés et paraissent satisfaits, les importateurs ne veulent par revenir aux anciennes méthodes relevant des transports sur navires conventionnels et les mûrisseurs sont satisfaits d'avoir des fruits livrés en parfait état de conservation, donc plus attractifs à la vente à condition que certains tarifs de transport terrestre soient mieux étudiés sur longue distance.

Compte tenu de toutes les oppositions plus ou moins justifiées à la conteneurisation, de toutes les interventions officielles ou officieuses, de toutes les mises en garde venant d'un peu partout, comment se fait-il qu'en ce début du mois d'avril 1981 toutes les bananes antillaises soient transportées en conteneurs ?

La réponse est simple. La conteneurisation apporte des avantages évidents et importants à la profession. Pour s'en convaincre, il faut voir comment se déroulent les opérations depuis la coupe des fruits jusqu'à l'entrée en mûrisserie.

DEROULEMENT DES OPERATIONS DE TRANSPORT.

Les conteneurs sont empotés soit dans les hangars d'emballage des plantations, soit dans des centres de regroupements situés dans les zones de production, conçus pour recueillir les fruits de petits planteurs ne pouvant remplir un conteneur. Le contrôle de la qualité des fruits par les services compétents s'effectue généralement lors de la mise en conteneur. La CGM met des conteneurs vides en dépôt dans ces centres de regroupement, ce qui évite aux transporteurs routiers d'aller jusqu'au port parfois éloigné. A l'arrivée du transporteur routier, au port, le conteneur est pesé et placé dans un emplacement particulier du terminal pour embarquement. Le conteneur plein est remplacé sur le véhicule par un conteneur vide qui sera, soit utilisé pour un nouveau transport de fruits, soit retourné au dépôt du centre de regroupement dans lequel le premier conteneur a été prélevé. Ce système permet ainsi d'éviter des déplacements à vide et de maintenir les dépôts approvisionnés en conteneurs sans dépenses supplémentaires.

Deux ou trois heures après l'arrivée du navire au terminal portuaire, les premiers conteneurs de bananes embarquent car les opérations de manutention ont été organisées de manière à mener conjointement embarquement et débarquement. De ce fait, les conteneurs de fruits qui sont présentés durant l'escale du navire sont embarqués dans un délai très court et parfois dans les minutes qui suivent leur prise en charge.

Une fois à bord, le conteneur est branché sur la tour de réfrigération qui lui fait face et, au plus tard dans la demi-heure qui suit, le soufflage de l'air froid est mis en route. A partir de cet instant et jusqu'à son débarquement, il fait l'objet d'un contrôle individuel de température.

La surveillance de la cargaison est réalisée par le moyen d'un système élaboré grâce à un calculateur, situé sur la passerelle, possédant une double fonction : renseigner et alerter. Les renseignements obtenus sont de deux sortes :

- d'une part logiques, comme les états concernant les «tout ou rien» du système tels que les marches/arrêts des appareils ;

- d'autre part analogiques, comme les mesures fournies par les capteurs, tels que les sondes de température, de pression, etc.

Dans les cales, les températures mesurées sont celles de l'air refroidi soufflé dans les conteneurs d'une même pile et de l'air repris à chacun des conteneurs de cette pile. Le système en place peut glaner 950 mesures et 550 états avec une scrutation toutes les 20 secondes.

Photo 7 - Timonerie (photo Marine Photo, J.-L. Burnod).

Photo 8 - Ecran de contrôle des températures (photo Marine Photo, J.-L. Burnod).

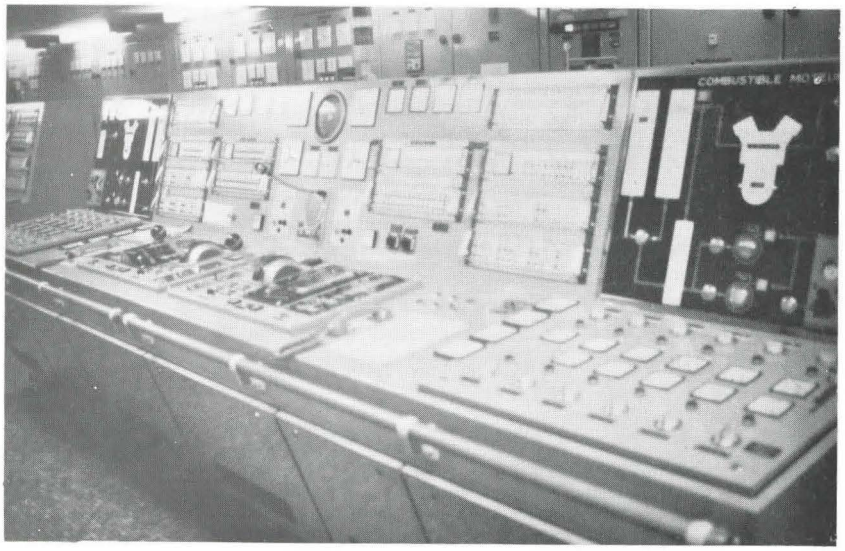
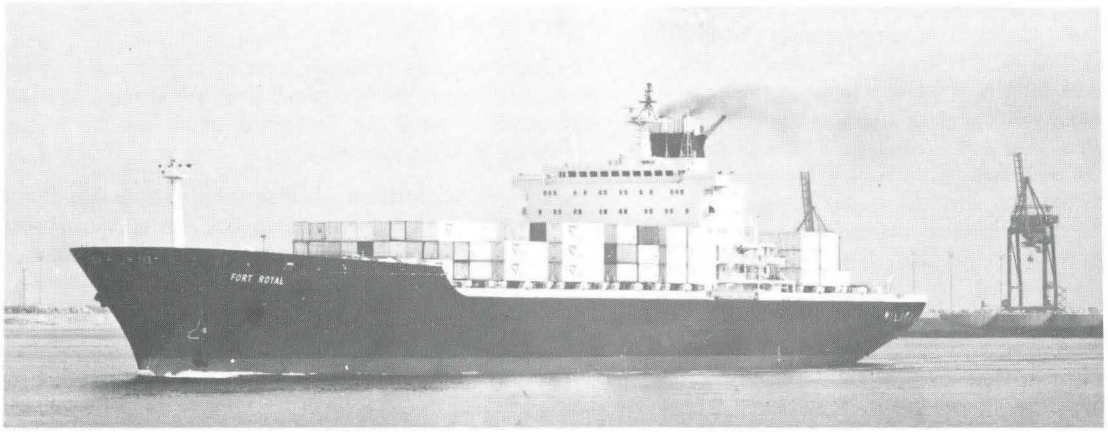


Photo 9 - Le PCRP «Fort Royal» quitte Dunkerque pour son premier voyage sur les Antilles françaises en juin 1980 (photo Marine Photo, J.-L. Burnod).



Le calculateur compare les informations recueillies aux ordres donnés qui ont été introduits en mémoire par télétype avec seuils haut et bas. Chaque fois, par exemple qu'apparaîtra une température hors limite, l'alarme apparaîtra.

Le calculateur fournit les informations sous deux formes : sur écrans de visualisation et sous forme de journaux périodiques ou à la demande, édités par télétype.

Dès le départ du navire, le centre opérationnel de la CGM aux Antilles communique au centre opérationnel de la CGM au Havre les numéros de tous les conteneurs de fruits avec leur emplacement à bord et leur ordre d'embarquement. Le centre opérationnel du Havre fait alors son «planning» d'opérations qu'il transmet dès le lendemain (le mercredi pour une arrivée du navire le lundi)aux bureaux parisiens de la SICABAM et d'ASSOBAG. Ce planning indique les conteneurs qui seront débarqués lors de chaque séquence de travail ou shift en s'efforçant de respecter le principe suivant : les premiers conteneurs embarqués dans chacun des ports antillais sont débarqués en premier au port de destination. Le jeudi, habituellement, les importateurs de Martinique et de Guadeloupe se réunissent à Paris, prennent connaissance du planning du COH (centre opérationnel du Havre) et ont ainsi connaissance du jour et de l'heure approximative du débarquement des conteneurs qu'ils sont chargés de vendre aux mûrisseries. Dès le lendemain, et au plus tard le samedi, ils indiquent au CDFH (centre de distribution des fruits havrais) et à leur transitaire portuaire les noms des transporteurs routiers et numéros de véhicules affectés à chacun des conteneurs. S'il s'agit d'un transport par fer, les réservations et placements des wagons sur le CDFH sont effectués par le BTI (bureau intérieur transport de la CGM).

Dès l'arrivée à quai, une commission composée d'experts, de représentants de la production et de la CGM se rend à bord et vérifie toute la documentation du navire relative à la conduite des installations frigorifiques et aux enregistrements de températures de la totalité de la cargaison. Elle décide de l'ouverture de conteneurs pour contrôle.

La distribution d'air réfrigéré aux conteneurs est alors coupée, pile par pile, au fur et à mesure de leur débarquement. Le conteneur est déposé sur une remorque portuaire le long du bord. Il est procédé à la fermeture des opercules puis le conteneur est conduit vers la zone clôturée du CDFH réservée aux fruits. Le conteneur est enlevé de la remorque portuaire, déposé sur l'une des deux bascules, pesé, repris par un chariot-cavalier pour être déposé soit à terre dans un emplacement réservé pour les contrôles, soit sur remorque routière ou camion désigné, soit sur wagon désigné. Ces opérations qui exigent un matériel à terre très important sont effectuées dans les délais qui ont été convenus entre la profession bananière et la CGM.

UN SERVICE DE GRANDE QUALITE.

Grâce à la conteneurisation, à l'organisation de la chaîne du transport et aux moyens mis en oeuvre, la CGM offre à la profession bananière un service de grande qualité permettant une meilleure conservation des fruits et de leur aspect de fraîcheur et une augmentation de leur valeur marchande. Si l'on compare les conditions de transport actuelles à celles qui sont pratiquées pour les expéditions en conventionnel, on mesure mieux l'écart de qualité entre les deux techniques. En transport conteneurisé :

- le producteur ou son personnel arrime lui-même ses cartons dans le conteneur. Il les manipule avec précaution et les arrime avec soin selon les instructions qui lui ont été données pour permettre une bonne répartition de l'air soufflé dans tout le conteneur ;

- la densité d'arrimage est uniforme dans tout le conteneur ce qui n'est pas souvent le cas dans les grands compartiments des navires conventionnels ;

- les cartons ne risquent pas d'être écrasés, car la hauteur du conteneur ne permet pas un empilage de plus de huit cartons et le rapprochement des parois ne permet pas de glissements lors des coups de roulis ;

- des scellés sont placés aux portes de conteneurs évitant ainsi la disparition de cartons ;

- la bonne isolation des conteneurs protège beaucoup mieux les fruits que les bâches en matière plastique des camions ;

- les véhicules transportant les conteneurs de fruits sont moins nombreux que les véhicules de toutes dimensions (de 1,5 tonnes à 13 tonnes) utilisés pour les exportations en conventionnel. Les attentes au port sont considérablement réduites ; quelques minutes au lieu de plusieurs heures si ce n'est une journée ou une nuit. De ce fait, les rotations des véhicules transportant les conteneurs sont très rapides et le matériel mieux exploité et plus rentable ;

- pas de manutentions de cartons par les dockers, donc pas d'avaries ;

- le conteneur est mis en froid dans un délai extrêmement court, contrairement aux fruits embarqués sur les navires conventionnels ;

- les fruits embarqués les premiers débarquent dans les premiers, contrairement également à ce qui se passe en transport conventionnel. La durée de séjour des fruits sous régime du froid est ainsi réduite ;

- contrôle continu et individuel de la température de chaque conteneur dès son branchement à bord sur la tour de réfrigération jusqu'à son débranchement quand il doit débarquer au port de destination ;

- surveillance de la cargaison par un système très élaboré donnant à la fois informations et alarmes ;

- stabilisateurs de roulis, diminuant à la mer le risque de ripage des cartons et des fruits dans les cartons ;

- bonne répartition de l'air refroidi entre les conteneurs d'une même pile et dans le conteneur lui-même ;

- uniformité de la température des pulpes dans un même conteneur, l'écart n'excédant jamais quelques dixièmes de degré ;

- suppression des erreurs de pointage nombreuses en transport conventionnel ;

- garantie de la provenance des fruits dans le conteneur puisque les scellés en place confirment l'origine ;

- meilleure garantie de transport maritime, puisque l'existence d'un foyer d'échauffement dans un conteneur est rapidement décelée, ce qui permet de prendre les mesures qui s'imposent dès que la situation l'exige pour éviter la contamination des fruits dans les autres conteneurs. Une telle possibilité n'existe pas en transport conventionnel, car on ne peut éviter la propagation du foyer et ensuite il est même très difficile de déterminer quels sont les fruits à l'origine de la contamination d'une partie importante de la cargaison ;

- possibilité de recherche d'un nouvel emballage plus économique, mieux adapté au transport et d'une meilleure présentation évitant le reconditionnement en sortie de mûrisserie ;

- unité de transport, mais aussi unité de vente, le conteneur facilite la commercialisation des fruits, les formalités administratives et douanières ;

- suppression du tri dans le port de débarquement, puisque l'on retrouve à l'arrivée, dans chacun des conteneurs, les fruits que l'on y a mis au départ. Il est ainsi facile de regrouper dans un même conteneur, au choix de l'exportateur, les bananes de même origine ou de même catégorie ou destinées à un mûrisseur déterminé ;

- suppression totale de la freinte concernant les déchets et les manquants à l'arrivée. Pour des expéditions des Antilles par des navires conventionnels, certains planteurs déclarent que la différence constatée entre le hangar d'emballage et le pointage lors de la mise à bord atteint 1 p. 100. La SEMA (société d'études, filiale de Metra international) a évalué à 1 p. 100 les déchets (cartons éclatés ou écrasés) constatés lors du tri au port de débarquement et à 3 p. 100 les déchets supplémentaires constatés lors du tri en mûrisserie. Les économies sur ce plan dues à la conteneurisation représentent des sommes non négligeables pour la production antillaise comme pour la mûrisserie en métropole ;

- garantie de l'enlèvement de gros tonnages de fruits lors des pointes du trafic en raison de la capacité des PCRP (environ 900 équivalents-20 pieds réfrigérés en cales) et même de tonnages insignifiants, puisque ces navires sont placés sur une ligne régulière et doivent assurer les exportations de métropole vers les Antilles. Il n'est pas raisonnable, économiquement parlant, de faire escaler un navire bananier en Martinique ou en Guadeloupe pour quelques dizaines de tonnes de bananes, mais, grâce à la conteneurisation et à la ligne régulière PCRP, ces fruits peuvent être enlevés et amenés sans problème sur le marché métropolitain. L'année 1980, malheureusement marquée par un cyclone, en est le meilleur exemple.

- au port de destination, le conteneur grâce à sa bonne isothermie, dispose d'une autonomie de conservation de température appréciable, mais fonction bien évidemment de la température extérieure, permettant des livraisons sans problèmes à longue distance.

Au mois d'août 1980, un conteneur de bananes de 20 pieds a été dirigé par erreur sur la Belgique et n'a pu être livré à son destinataire à Rungis que huit jours après son débarquement. Les bananes étaient en parfait état. Evidemment, il ne faut pas en déduire qu'il n'y a pas de risques, mais ce fait, comme bien d'autres, montre les possibilités offertes par un bon conteneur isotherme contenant évidemment des fruits de bonne qualité.

La qualité du transport des fruits en conteneurs a été clairement démontrée lors des deux premiers voyages des PCRP en juillet 1980. Des conteneurs débarqués au Havre le lundi après-midi ont été acheminés par navires feeders ne comportant pas d'installations de froid vers Manchester et vers Felixstowe. En raison de la tempête qui sévissait lors de la première expédition, les bananes n'ont pu être livrées aux mûrisseries de la région de Manchester que dans la journée du samedi. L'état des fruits étant convenable, une deuxième expédition a pu avoir lieu quinze jours plus tard. Il semblerait que de nouvelles ventes de bananes à l'Angleterre pourront encore être réalisées en 1981 dès que la production antillaise aura atteint un niveau suffisant.

UNE INDISPENSABLE MUTATION ET UN «PROVIDENTIEL RENOUVEAU».

Les producteurs de bananes antillais ont à présent compris l'intérêt de cette nouvelle technique de transport, comme l'avaient fait déjà les importateurs antillais de marchandises générales. Les armements concurrents de la CGM sur les Antilles françaises n'ont-ils pas dès le départ choisi la conteneurisation ?

Outre les avantages très appréciables qui viennent d'être indiqués, la conteneurisation se traduit pour la banane des Antilles françaises par une diminution sensible du coût de transport de quai à quai par rapport au coût en système conventionnel, complétée par une limitation des hausses de prix par rapport aux hausses qui seraient enregistrées en système conventionnel. Les résultats sont là et la profession bananière a su les apprécier comme il se doit. Ainsi un importateur déclarait tout récemment qu'il n'était pas du tout envisageable de revenir en arrière, c'est-à-dire au système conventionnel. Pour ce qui est de l'opinion de la production, nous ne pouvons mieux faire que de citer parmi diverses déclarations des extraits du point de vue exprimé par un groupe de planteurs martiniquais dans le

journal **France-Antilles** du 12 janvier 1981 : «... Nous ne pouvons que souhaiter un «profond changement». C'est pour nous tout simplement une question de vie ou de mort. Aussi, la conteneurisation nous apparaît-elle non pas comme une aventure redoutable, mais comme une indispensable mutation. Nous pensons que malgré les «chambardements» dénoncés et prévisibles, mais grâce à une concertation approfondie, la conteneurisation est pour toute la profession bananière, et même pour toute l'agriculture antillaise, un providential renouveau.

La conteneurisation apporte une chance économique supplémentaire aux départements antillais en leur permettant de développer pour l'exportation certaines cultures qui ne pouvaient l'être lorsque les bananes étaient exportées en système conventionnel. En effet, pour des raisons d'incompatibilité de conservation, certains fruits et légumes ne peuvent être transportés dans des compartiments partiellement occupés par de la banane, soit parce que la température de transport ne leur convient pas, soit parce que les gaz dégagés par l'un des produits contaminent l'autre et le rendent impropre à la vente. La conteneurisation permet également l'expédition de petits lots de produits tropicaux et de légumes de contre-saison dans des conditions de températures et de ventilation spécifiques à ces produits et, par là, favorise une diversification agricole et économique nécessaire.

Enfin, il convient de souligner qu'il n'a jamais été dans les intentions de la Compagnie générale maritime de faire supporter à la profession bananière les risques d'une «expérimentation à répétition» de la conteneurisation - comme certains le prétendent - ou d'un système dont le succès sur le plan technique ne serait pas assuré. La conteneurisation de la banane et d'autres produits tropicaux a maintenant fait ses preuves. Elle ne demande qu'à poursuivre son chemin dans la paix et la sérénité dans l'intérêt de l'ensemble de l'économie antillaise.